

закінчуючи банкрутством та знищенням національних авіаперевізників внаслідок жорсткої конкуренції з боку фінансово потужних авіакомпаній членів глобальних альянсів авіаперевізників та лоу – кост авіакомпаній.

### *Література*

1. Руководство по регулированию международного воздушного транспорта: ICAO, Doc 9626. – Монреаль, 2004. – 220 с.
2. Бугайко Д.О. Фактори виникнення комерційних та економічних ризиків українських перевізників в умовах глобалізації ринку авіатransпортних послуг. / Д.О. Бугайко. // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури: збірник наукових праць: (випуск 20) – К.: НАУ. – 2008. – С. 37-43.
3. Всесвітня авіатransпортна конференція «Проблеми та можливості лібералізації» Монреаль, 24 – 29 березня 2003 року ATConf/5 – WP/50 5/2/03.

УДК 340.656(043.2)

Гусарєва О.С.,

к.ю.н.,

Національний авіаційний університет, м.Київ, Україна

## **ОСОБЛИВОСТІ ЮРИДИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ У СФЕРІ ТРАНСПОРТНИХ ВІДНОСИН**

З давніх часів особливе географічне розташування України обумовлювало її вигідне геополітичне та економічне становище на території європейського континенту. Свого часу Микола Костомаров, аналізуючи проблеми майбутності територіального устрою України та обґрунтовуючи інтегруючу роль України в Слов'янському союзі, наголошував на особливій ролі держави у якості мосту, зєднуючої ланки між державами Слов'янського союзу та Росії. [1].Сьогодні через територію нашої держави проходять основні транзитні потоки між Європою та Азією, а наявність незамерзаючих чорноморських портів, розвинутої мережі залізниць та автомобільних доріг створює всі необхідні умови для переміщення великих обсягів транзиту вантажів.

Формування єдиної світової транспортної мережі, входження України до Світової організації торгівлі, необхідність розвитку і ефективного використання транзитного потенціалу країни обумовило прийняття у 2002 році Закону України "Про Комплексну програму утвердження України як транзитної держави у 2002 – 2010 роках" [3]. Метою Програми стало залучення додаткових надходжень до бюджетів усіх рівнів за рахунок збільшення обсягів транзитних перевезень пасажирів і вантажів через територію України. Подальша систематизація та адаптація транспортного законодавства, імплементація відповідних норм міжнародного права виявила ряд недоліків у правовому регулюванні транспортних відносин, зокрема й у сфері транзиту.

Серед основних проблем, які уповільнюють розвиток транзиту в Україні, слід назвати недоліки системи контролю вантажів на кордоні, високу вартість

послуг, які надаються митними брокерами, контрольними службами і транспортними терміналами, низьку швидкість доставки вантажів тощо. З точки зору правового регулювання, привертають увагу процесуальні проблеми, пов'язані із доведенням вини, що потребує проведення складних та витратних технічних експертиз, визначення рівня соціальної шкоди та збитків, складність та (в багатьох випадках) неврегульованість процедур відшкодування, компенсації, страхування (особливо у випадках, пов'язаних із великою кількістю жертв, шкідливими наслідками для екології тощо). Особливі труднощі виникають в процесі митного оформлення вантажів.

Окремої уваги заслуговує питання юридичного супроводу транзитних перевезень. Загалом, розвиток транзитних правовідносин тягне за собою неминучі перетворення у системі транзитного законодавства, а це, у свою чергу, формує нові стандарти та підвищує вимоги до представників практичної юридичної діяльності у цій сфері. Так, розвиток суспільно – правових відносин у сфері транзиту тягне за собою й збільшення цивільно – правових конфліктів (нових видів правопорушень), а отже й необхідність надання кваліфікованої юридичної допомоги.

Для юристів, які працюють у транспортній галузі, специфіка самої галузі обумовлює специфіку знань, умінь та навичок, що пояснюється величезною кількістю спеціалізованих технічних норм, які виконують допоміжну роль у правовому регулюванні транспортної сфери. Це означає, що юристи повинні вміти ними користуватися, розумітися у технічній документації, знати галузеву технічну термінологію, мати навички технічно – юридичного мовлення, технічного мислення, яке відрізняється від звичайного цивільно – правового.

Зокрема, мова йде не тільки про особливості складання договорів транзитних перевезень, але й про товаросупровідну документацію, особливості податкових розрахунків з рентної плати, порядку оформлення та використання дозволів на право здійснення вивезення, ввезення та транзиту товарів, спеціальні дозволи (ліцензії) на надання транспортно – експедиційних послуг та ін. [2]. Деякі труднощі виникають із тих обставин, що сторони цивільно – правового конфлікту можуть знаходитись під юрисдикцією та на території іноземної держави, не володіти українською мовою при вирішенні конфлікту, не з'являтися для участі у процесі, бути у міжнародному розшуку тощо. Всі зазначені обставини створюють фактор перешкод у професійній діяльності юристів, які працюють у транспортній галузі.

### *Література*

1. Демиденко Г. Г. Історія вчень про право і державу. Навчальний посібник / Г.Г. Демиденко. – Харків: Консум, 2004. – 289с.
2. Про затвердження Інструкції про порядок оформлення і використання дозвільних документів у галузі державного експортного контролю: Наказ Державної служби експортного контролю України № 355 від 29.11.2004 р. – Офіційний вісник України. – 2004 р. – № 50. – Ст. 3300
3. Про Комплексну програму утвердження України як транзитної держави у 2002 – 2010 роках: Закон України № 3022 – III від 07.02.2002 р. – Офіційний вісник України. – 2002 р. – № 10. – Ст. 442.